VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa (nr 112)**

z dnia 13 grudnia 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa (nr 112)

13 grudnia 2017 r.

Komisja Ochrony Środowiska , Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, obradująca pod przewodnictwem poseł **Urszuli Pasławskiej (PSL)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– projekt planu pracy Komisji na okres od 1 stycznia do 30 czerwca 2018 r.;

– informację Ministra Środowiska oraz Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej nt. działań rządu dotyczących rozwoju śródlądowych dróg wodnych na lata 2016-2020, z perspektywą do 2030 r.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Materna** sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Mateusz Balcerowicz** dyrektor Departamentu Zasobów Wodnych w Ministerstwie Środowiska, **Robert Kęsy** p.o. zastępcy prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej wraz ze współpracownikami, **Hanna Piasecka** kierownik Wydziału Gospodarki Wodnej w Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, **Kornel Drabarek** wicedyrektor Departamentu Środowiska w Najwyższej Izbie Kontroli, **Dobrawa Morzyńska** asystentka przewodniczącego Komisji, **Henryk Tylak** asystent posła Kornela Morawieckiego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Bartosz Bąk**, **Bogusława Kram, Anna Rajewska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Urszula Pasławska (PSL):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji. Witam pana Jerzego Maternę sekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pana Roberta Kęsego p.o. zastępcę prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej i pana Mateusza Balcerowicza dyrektora Departamentu Zasobów Wodnych w Ministerstwie Środowiska.

Jeżeli szanowna Komisja wyraziłaby zgodę, to zmienilibyśmy porządek dzisiejszego posiedzenia. Mianowicie, rozpatrzenie planu pracy, który jest naszą wewnętrzną sprawą, byłoby punktem drugim, a ze względu na udział gości, rozpoczęlibyśmy od rozpatrzenia informacji ministra środowiska i ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej na temat działań rządu dotyczących rozwoju śródlądowych dróg wodnych na lata 2016-2020, z perspektywą do 2030 r. Czy jest sprzeciw co do zmiany porządku obrad? Nie słyszę, w związku z tym poproszę pana ministra...

Głos z sali:

Moglibyśmy jednak zacząć od porządku? Szybko przegłosowalibyśmy plan pracy.

Przewodnicząca poseł Urszula Pasławska (PSL):

Oczywiście, jeżeli jest taka wola, to możemy przejść do procedowania zgodnie z porządkiem obrad. Wszyscy państwo otrzymaliście porządek na pierwsze półrocze. Dzisiaj zebrało się prezydium Komisji i ustaliło przedstawiony porządek. Bardzo proszę o kolejne propozycje, jeżeli są. Bardzo proszę, pani przewodnicząca.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, przy poprzednich planach pracy zapowiadałam złożenie wniosku o posiedzenie wyjazdowe na teren Sądecczyzny. To byłoby posiedze-

nie wyjazdowe do Nowego Sącza i Krynicy o tematyce: „Ochrona lasów Beskidu Sądeckiego a zagospodarowanie turystyczne i narciarskie". Proponuję to na wczesną wiosnę, w marcu 2018 r. Były już takie sytuacje, że jechaliśmy godzić różne strony, które nie mogły się porozumieć. Powagą Komisji wspieraliśmy pewne działania. Tam jest do przedyskutowania podobnego rodzaju sprawa, także w formie pisemnej jest mój dodatkowy wniosek, dotyczący marca 2018 r. Dziekuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Urszula Pasławska (PSL):

Myślę, że to interesująca propozycja. Czy są jeszcze inne propozycje lub uwagi? Jeżeli nie ma sprzeciwu, to uważam, że plan pracy Komisji na pierwsze półrocze został przyjęty.

Przechodzimy do punktu drugiego, dotyczącego rozpatrzenia informacji ministra środowiska i ministra gospodarki morskiej na temat działań rządu dotyczących rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Jerzy Materna:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Szanowna Komisjo, czyli ja mam rozpocząć, tak? Dziękuję bardzo. Może najpierw jedno zdanie rysu historycznego. Jak państwo wiecie, priorytetem rządu Prawa i Sprawiedliwości było powstanie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Ja zajmuję się między innymi żeglugą śródlądową. Priorytetem naszego rządu jest przywrócenie żeglowności na polskich rzekach. Jak państwo wiecie, nie zajmowano się tym przez ponad 30 lat. Rzeki ulegały głębokiej erozji. Można powiedzieć, że dzisiaj praktycznie nie ma żeglowności na polskich drogach wodnych. Mówimy dzisiaj tylko o 214 kilometrach w czwartej klasie. To są krótkie odcinki: na Wiśle w granicach Włocławka, tam, gdzie jest stopień wodny, i dolnej Odrze. To wszystko daje nam tylko 214 kilometrów żeglowności w czwartej klasie. Naszym priorytetem było przywrócenie żeglowności w ramach konwencji AGN, tj. porozumienia o drogach śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym, które ratyfikował pan prezydent Andrzej Duda 6 marca tego roku. Mówimy o tak zwanej czwartej klasie międzynarodowej. Z 9 europejskich szlaków w Polsce przebiegają 3 szlaki. Są to E-30 –odrzańska droga wodna; E-40 – od Gdańska przez Warszawę, Brześć i dalej na Ukrainę; E-70 od Rotterdamu przez Odrę, Wartę, Noteć, kanał bydgoski, Wisłę, Zalew Gdański do Kłajpedy na Litwie. To są trzy drogi o znaczeniu międzynarodowym.

Rząd i nasze ministerstwo w krótkim czasie przygotowało założenia rozwoju śródlądowych dróg wodnych na lata 2016-2020, z perspektywą do roku 2030. W czerwcu 2016 r. przyjęła je Rada Ministrów. To był jeden z ważnych kroków, który rozpoczął te działania. Drugim, jak wspomniałem, było przystąpienie do konwencji AGN, którą prezydent ratyfikował 6 marca 2017 r. Wcześniej wszystkie te założenia rozwoju żeglugi śródlądowej zostały ujęte w planach odpowiedzialnego rozwoju, który rząd przyjął w lutym tego roku. To są ważne elemety. Rozpoczęliśmy studium wykonalności dla odrzańskiej drogi wodnej i Wisły. W zakresie odrzańskiej drogi wodnej współpracujemy z portem Szczecin-Świnoujście. Obecnie wykonywane jest studium hydrologiczne. We Wrocławiu 6 listopada zaprezentowaliśmy już modelowanie, jeżeli chodzi o odrzańską drogę wodną. Następnie, były konstultacje społeczne i druga prezentacja w Opolu dwa tygodnie temu. Studium wykonalności chcemy zakończyć pod koniec 2018 r. Nasze ministerstwo przygotowuje tak zwane aspekty ekonomiczno-społeczne i środowiskowe. Studium będzie miało 4 elementy. Jeśli chodzi o odrzańską drogę wodną, to chcemy zakończyć ją w 2018 r.

Jeśli chodzi o Wisłę, to współpracujemy z portem gdańskim i lada moment odbędzie się przetarg. Oni robią to trochę inaczej. Jeśli chodzi o Odrę, to porty Szczecin-Świnoujście wykonują to w większości same, swoimi siłami. Jeśli chodzi o Gdańsk, to lada dzień będzie przetarg: końcem tego roku lub początkiem przyszłego. Przypuszczamy, że studium wykonalności na całą Wisłę zakończy się około 2020 r.

Rozmawiamy też międzynarodowo. Jeśli chodzi o odrzańską drogę wodnę, to współpracujemy ściśle z Czechami. Czechy są trochę bardziej do przodu. Mają już na ukończeniu studium wykonalności dla odcinka Odry. Współpracujemy z nimi, powołana jest grupa robocza, w której aktywnie działamy. Chodzi o graniczny odcinek od Kędzierzyna-Koźle do granicy państwa. Tam uzgadniamy wariant, który pokrywałby się z naszym warian-

tem. To studium będzie ukończone na początku przyszłego roku, w styczniu. Oczywiście będą to materiały wyjściowe dla naszego studium wykonalności. Rozmawiamy też ze Słowacją, bo w niedalekiej przyszłości chcemy utworzyć komitet odrzańskiej drogi wodnej na wzór komitetu reńskiego i Dunaju. Chcemy się przygotować, bo w 2023 r. Komisja Europejska robi rewizję, jeśli chodzi o TEN-T. Chcemy być przygotowani w sensie programu i wszystkich działań. Chodzi o to, żeby z powrotem wejść do TEN-T. Przypomnę, że pod koniec 2014 r. Unia Europejska wykreśliła nas z tego względu, że poprzedni rząd przyjmował wszystkie założenia na trzecią klasę, czyli klasę regionalną, a nie międzynarodową. W związku z tym Unia Europejska wykreśliła odrzańską drogę wodną, zostawiając tylko tzw. graniczny odcinek 100 km. Chcemy zrobić wszystko, żeby w 2023 r. pokazać argumenty i z powrotem wejść do TEN-T.

W międzyczasie rozmawiamy też z Unią. Na nową perspektywę, jeżeli chodzi o odrzańską drogę wodną i Wisłę, zgłosiliśmy projekty na sumę 20 000 000 tys. euro. Chcemy w następnej perspektywie, która rozpocznie się w 2021 r. i potrwa do 2027 r., zgłosić te programy. Intensywnie rozmawiamy z Komisją Europejską. Mamy tam swoich stałych przedstawicieli, którzy działają na rzecz popularyzowania i robią wszystko, żeby w perspektywie na 2021r. znalazły się te projekty. Weszliśmy ostatnio do stowarzyszenia na rzecz rozwoju żeglugi śródlądowej w europie INE. To jest organizacja, które wspiera takie działania. Niedawno pani dyrektor była na pierwszym posiedzeniu. To jest ważny element, który pozwoli na to, żebyśmy byli lepiej przygotowani i żebyśmy zaczęli realizować wszystko, opierając się na środkach unijnych.

Równocześnie, na początku 2016 r. zgłosiliśmy nasze projekty, dotyczące odrzańskiej drogi wodnej i Wisły do Ministerstwa Rozwoju w ramach tak zwanego odpowiedzialnego rozwoju, w skrócie planu Junckera. Zgłosiliśmy też projekty, m.in. odrzańską drogę wodną oraz odcinek od Gdańska do Warszawy, jeśli chodzi o Wisłę, i kanał śląski. Projekty są w sumie na 50 000 000 tys. zł. Chcemy rozpocząć konkretne działania. Zanim studium wykonalności dla Odry i Wisły będzie zakończone, chcemy rozpocząć konkretne budowy kolejnych stopni na Wiśle oraz za Malczycami. Rozmawiamy wspólnie z Ministerstwem Rozwoju, wspieramy się nawzajem. Wiemy, że tę ważną inwestycję, jaką są Malczyce, uda się zakończyć w przyszłym roku. Mamy finansowanie na ten rok i przyszły. Prowadzącym budowę jest Ministerstwo Środowiska. Wszystko idzie ku temu, żeby inwestycja Malczyce się zakończyła. Pod koniec 2018 r. jako spółka w ramach 3P, spółka specjalnego przeznaczenia, chcemy zbudować następny stopień w Lubiążu. Wiemy bowiem o tym, że kolejny stopień musi powstać w Lubiążu. Chcemy się przygotować. Chcemy to realizować w ramach działań z planu Junckera.

W zeszłym tygodniu wspólnie z Ministerstwem Środowiska, które było inicjatorem porozumienia, i z Ministerstwem Energii, podpisaliśmy list intencyjny w sprawie budowy stopnia w Siarzewie. Chcemy go rozpocząć w 2018 r. To taki kolejny stopień za Włocławkiem, który pozwoli uruchomić kolejnych kilkadziesiąt kilometrów w czwartej klasie żeglowności. To są działania w skrócie.

Jeszcze wspomnę o działaniach międzynarodowych. Rozmawiamy też ze stroną niemiecką, przede wszystkimi z landami. Odbyło się kilka ważnych spotkań. Między innymi ostatnio, 16 listopada we Wrocławiu, z inicjatywy wojewody dolnośląskiego przy naszej aprobacie spotkały się landy niemieckie, strona czeska i podpisaliśmy porozumienie o rozwoju odrzańskiej drogi wodnej. To początek rozmów z Niemcami, z rządem Federalnym Niemiec. W maju tego roku nasz minister Marek Gróbarczyk wystosował list o rządu federalnego Niemiec w sprawie rozpoczęcia rozmów, jeśli chodzi o odrzańską drogę wodną. Z uwagi jednak na to, że wybory w Niemczech, można powiedzieć, trwają do dzisiaj – co prawda odbyły się w listopadzie, ale do dzisiaj nie ma sformowanego rządu – nikt ze strony niemieckiej nie chce podjąć dialogu. Mam jednak nadzieję, że z nowym rokiem się to zmieni i będziemy chcieli wspólnie rozmawiać o zamierzeniach, które mamy i chcemy realizować. Patrząc na Wisłę i Odrę, chcemy przede wszystkim połączyć północ i południe. Odrzańska droga wodna, tak jak mówię, ma być połączona z Dunajem na odcinku od granicy państwa do Dunaju. To jest chyba ok. 330 km. Ma tam powstać kilkanaście śluz i dwa tunele o długości ok. 2 km. To z jednej strony. Wiadomo, że jest jeszcze odcinek kanału Kędzierzyn-Koźle – granica naszego państwa. W perspektywie 2014-2020 robimy

też szereg innych elementów transportowych na sumę ok. 1 000 000 tys. zł. Chodzi między innymi o usunięcie tzw. wąskich gardeł na Odrze, dokończenie Malczyc, czyli kanału Ulgi, i oczywiście wszystkie śluzy, które będą przystosowane do czwartej klasy na Odrze.

Równoległe rozpoczynamy konkretne działania. Udało się między innymi podpisać porozumienie w Opolu na dostawę. W przyszłym roku uruchamiana jest elektrownia w Opolu i chcemy dostarczać ok. 5 milionów ton węgla z Gliwic do Opola. Firma OT Logistics, która rozpoczęła już dostawy z Gliwic do elektrociepłowni we Wrocławiu, przymierza się też do uruchomienia w przyszłym roku pilotażu Wrocław-Police. Chcemy ich wspierać, pomagać, pogłębiać tam, gdzie można. Oczywiście to wszystko nie będzie jeszcze w czwartej klasie, ale chodzi o to, żeby powoli, małymi krokami, przywracać żeglowność i prowadzić działania progospodarcze. Wszyscy wiemy, że dzisiaj transport wodny jest najbardziej ekologiczny i wydajny. Mówimy jednak o większych odległościach, a nie takich, jak to się odbywa dziś – na odcinkach 20-50 km. Mówimy o odcinkach powyżej100-300 km w przyszłości. Wtedy wydajność i ekonomia tym bardziej sprzyjają. To tak w skrócie. Jeśli będą jakieś pytania, chętnie odpowiemy. Może przekażę teraz głos Ministerstwu Środowiska. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Urszula Pasławska (PSL):

Ministerstwo Środowiska.

Dyrektor Departamentu Zasobów Wodnych w Ministerstwie Środowiska Mateusz Balcerowicz:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Szanowny panie ministrze, panie i panowie posłowie, w pierwszej kolejności chciałbym przeprosić za nieobecność pana ministra Mariusza Gajdy. Niestety trwa posiedzenie Komitetu Stałego Rady Ministrów, na którym pan minister jest obecny. Są tam tematy wodne, związane z wydaniem rozporządzeń do nowego prawa wodnego. W związku z tym nie mógł być obecny na dzisiejszym posiedzeniu.

Uzupełniając wypowiedzieć pana ministra Materny oraz materiał, który Ministerstwo Środowisko skierowało jako informację dla Komisji, chciałbym zaznaczyć kilka punktów. Pierwszym elementem jest kwestia wejścia w życie 1 stycznia 2018 r. nowego prawa wodnego i podziału kompetencji. W materiale zostało zaznaczone, jak będzie przebiegał podział kompetencji pomiędzy resortami. Natomiast, w związku z pojawiającymi się różnymi pytaniami i wątpliwościami, chcielibyśmy zapewnić, że działania prowadzone choćby w zakresie bezpieczeństwa powodziowego, które przy okazji wspierają także działania w zakresie żeglugi śródlądowej finansowane głównie ze środków z pożyczki Banku Światowego i Banku Rozwoju Rady Europy, czyli projekty ochrony przeciwpowodziowej w dorzeczu Odry i Wisły, będą trwały. Ten projekt jest niezachwiany. Zarówno jednostki, które realizują te projekty, czyli jednostki realizujące projekty w poszczególnych wojewódzkich zarządach melioracji i urządzeń wodnych, jak i regionalne zarządy gospodarki wodnej będą istniały. Po prostu będą działały w ramach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. Natomiast, biuro koordynacji projektu, które było niezależną jednostką podległą prezesowi Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej, będzie jednostką budżetową podległą ministrowi środowiska. To jest taki element organizacyjny.

Drugim elementem związanym z kolei z wykonaniem działań inwestycyjnych, jest to, o czy wspomniał pan minister. Trwa realizacja budowy stopnia wodnego w Malczycach na Odrze. W tym roku przewidziano dodatkowo, o czym było wspomniane w materiale, 18 600 tys. zł ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Aneks w tym zakresie został podpisany przez inwestora, czyli Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu i Narodowy Fundusz w dniu 7 grudnia 2017 r. Na przyszły rok środki zostały zabezpieczone w budżecie państwa w rezerwie celowej, gdzie te środki są oznaczone w wysokości ok. 123 000 tys. zł. To także było zawarte w materiale.

Jeżeli chodzi o dolną Wisłę, to uzupełniając materiał, tak jak pan minister Materna wspomniał, w dniu 1 grudnia podpisano porozumienie trzech ministrów dotyczące realizacji budowy stopnia wodnego Siarzewo. Równoległe trwa postępowanie środowiskowe na temat budowy tego stopnia wodnego prowadzone przez Regionalną Dyrekcję Ochrony

Środowiska w Bydgoszczy. Obecnie przewidywany termin wydania decyzji to 29 grudnia tego roku. Postępowanie zostało przedłużone ze względu na interesy stron.

Jeszcze dodatkowa informacja związana z wejściem w życie prawa wodnego. Po pierwszym stycznia 2018 r. drogi wodne o szczególnym znaczeniu transportowym są wyłączną kompetencją ministra właściwego ds. żeglugi śródlądowej, także w zakresie utrzymania. Natomiast Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, będące częścią resortu środowiska, nadal będzie musiało odpowiadać za utrzymanie pozostałych dróg wodnych i przeprowadzenie tej inwestycji, w tym w szczególności za drogi wodne o charakterze turystycznym. Podkreślaliśmy to wyraźnie również w naszym materiale. Dodatkowym elementem, który na razie zaznaczony został jako ryzyko, jest to, że nie wszystkie inwestycje i działania o charakterze utrzymaniowym mogą być przeprowadzone ze względu na niewielkie środki przeznaczane na ten cel z budżetu państwa. Po wejściu w życie ustawy Prawo wodne Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie będzie zobowiązane do opracowywania co roku planu utrzymania wszystkich urządzeń wodnych, w tym dróg wodnych. W związku z tym będą tam uwzględniane drogi wodne turystyczne. Będą mogły być na to przeznaczone inne środki niż tylko środki z budżetu państwa, czyli środki bedące w planie finansowym wód polskich. Na tym chciałbym zakończyć uzupełnienie informacji.

Przewodnicząca poseł Urszula Pasławska (PSL):

Bardzo dziękuję. Czy pan Robert Kęsy zastępca prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej chce coś dodać?

Pełniący obowiązki zastępcy prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej Robert Kęsy:

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, dziękuję. Myślę, że pan minister i pan dyrektor powiedzieli na ten temat wszystko.

Przewodnicząca poseł Urszula Pasławska (PSL):

Dobrze. W takim razie otwieram dyskusję. Pani poseł Gabriela Lenartowicz.

Poseł Gabriela Lenartowicz (PO):

Panie ministrze, pani przewodnicząca, mam dwa pytania. Jedno skierowane do Ministerstwa Środowiska jest takie jakby upewniające. Rozumiem, że wszystkie projekty zaprogramowane już wcześniej, dotyczące między innymi Odry, to są projekty, których głównym celem jest cel przeciwpowodziowy i jeśli przewidują klasę żeglowności, to tylko trzecią klasę. Chodzi o te finansowane z POIiŚ i Banku Światowego. Czy coś się w tym zakresie zmieniło? To jest pytanie do Ministerstwa Środowiska.

Drugie pytanie skierowane jest do ministra Materny. Chciałam przede wszystkim zapytać, skąd pieniądze i skąd woda w rzekach? Przez spiętrzenie nie zwiększa się ilości wody, tylko chwilowo się przestawia.

Przewodnicząca poseł Urszula Pasławska (PSL):

Dziękuję. Ja również mam dwa pytania do pana ministra Materny. Pierwsze dotyczy drogi wodnej E-70, która w aspekcie uruchomienia czy najpierw przekopania Mierzei Wiślanej, będzie miała strategiczny charakter. Chodzi o to, aby towary, które wpłyną do Elbląga, mogły później być transportowane również drogą wodną zarówno na zachód, jak i na wschód. Wiemy, że program rewitalizacji tej drogi wodnej jest przygotowany. Chciałam więc zapytać, jak pan minister ocenia szanse i perspektywę czasową rewitalizacji tej międzynarodowej drogi wodnej.

Drugie pytanie dotyczy drogi śródlądowej nazwanej „Pętla Mazurska" i przekop kanału Tyrkło-Buwełno, który bardzo wzmocniłby ruch turystyczny na Warmii i Mazurach. Tak? Nie do pana? Bardzo dziękuję.

Pani ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dziękuję bardzo za te pytania. Jeżeli chodzi o pytanie o środki, to tak jak wspomniałem, przygotowujemy się na następną perspektywę, czyli 2021-2027. Po drugie, chcemy, tak jak mówiłem, stworzyć komitet odrzańskiej drogi wodnej i, będąc w 2023 r. w TEN-T,

sięgać po „Łącząc Europę". Tam są programy ekologiczne, zielone. Między innymi dlatego na każdym stopniu wodnym będziemy budować elektrownię. Dotyczy to zarówno Wisły, jak i Odry. Elektrownie te, jako zielona energia, będą tzw. dodatkowym bodźcem, żeby spłacać wszystkie zobowiązania. To jest element, który chcemy realizować. Przy okazji stopień wodny będzie się wszystkim kojarzył z elektrowniami. Tam, gdzie trzeba, rozmawiamy też z samorządami, z wszystkimi marszałkami. Wszyscy marszałkowie na Odrze i Wiśle deklarują pomoc. Wiemy o tym, że przy stopniach wodnych budowane będą też mosty. Tak jak we Włocławku, w którym jest most, stopień wodny i elektrownia. Tam, gdzie trzeba i społeczeństwo lokalne będzie tego chciało. Ja jestem z województwa lubuskiego i są takie gminy jak Czerwieńsk, gdzie Odra po prostu dzieli gminę. Dzięki inicjatywie budowy stopni wodnych będą też powstawały przejścia drogowe po to, żeby łączyć te środowiska. Urzędy marszałkowskie deklarują wspieranie tych działań.

Innym elementem, jeśli chodzi o środki jest to, że chcemy też w ramach prawa wodnego stworzyć tzw. fundusz rozwoju śródlądowych dróg wodnych. Tak jak są fundusz drogowy i kolejowy z akcyzy, tak i my chcemy. Ze wszystkich wpływów, które będą w przyszłości – za rok jeszcze nie, ale za dwa, trzy lata – chcemy pozyskiwać środki na realizację. Innym elementem będzie plan Junckera. Polskie firmy energetyczne deklarują się, m.in. na Odrze w Lubiążu będzie chciała budować firma KGHM. Jeśli chodzi o Siarzewo, to zadeklarowała się Energa. Mam nadzieję, że przystąpią jeszcze inne polskie firmy energetyczne.

Generalnie mówiąc, jest duże zapotrzebowanie na ten środek transportu. Mówimy o porcie gdańskim, który ma być centralnym portem gdańskim. Oni mówili nam rok temu wprost, że potrzebują trzeciej drogi – drogi wodnej. Ta droga jest potrzebna. Widzimy zwiększone rozładunki w portach. Rekordy biją Gdańsk, Gdynia, Świnoujście, Szczecin. Widzimy coraz większe odprawy. Wicepremier, a teraz już premier, Morawiecki, widząc to wszystko, chce wspierać nasze działania, bo widzi dodatkowe środki. Każdy towar, który będzie odprawiany w polskim porcie, pozwala na to, żeby 25% z odpraw wpłynęło do budżetu z odpraw celnych, a 70% do Unii Europejskiej. Jest to więc duża szansa przychodów dla naszego państwa. Nie mówiąc już o tym, że korzystają z tego firmy, przedsiębiorstwa i będzie to tańszy transport. Każde 10%, co wynika z badań, jakie mamy w posiadaniu, powoduje, że wiele firm wchodzi do gry. Wystarczy o 10% tańszy transport i wiele firm będzie mogło eksportować swoje towary do innych krajów.

Pani poseł pytała jeszcze...

Poseł Gabriela Lenartowicz (PO):

Skąd woda?

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Aha, skąd woda. Studium wykonalności pokaże między innymi, co trzeba zrobić i gdzie budować zbiorniki. To jest ważny element, którego nie mają drogi i kolej, czyli drogi wodne. Jeżeli zrobimy to w czwartej klasie, to dostarczymy przy okazji więcej wody dla przemysłu rolnictwa, domostw i innych.

Przykład Odry. Odra ma dzisiaj średnio około 400 000 tys.m^3 w ciągu roku. Do czwartej klasy brakuje ok. 500 000 tys. m^3. Oprócz retencji i stopni wodnych, musimy budować tzw. zbiorniki przeciwpowodziowe. To jest bardzo ważne dla bezpieczeństwa naszego państwa. Mówimy też o przyszłości, o większej ilości wody. Są bowiem programy. Poprosiliśmy wszystkie uczelnie przy Odrze i Wiśle, a jest ich 7, o programy związane z żeglugą śródlądową, m.in. na rzecz uzdatniania wody w przyszłości. Żeby, gdy będziemy w czwartej klasie, miasta mogły pobierać wodę tak jak na Renie. W latach 50. Ren był wodą o dużym zanieczyszczeniu. Dzięki takim programom, dzisiaj pobierają wodę z Renu. Jest wiele funkcji. Robiąc czwartą klasę, przywracamy żeglowność, turystykę, dostarczamy wodę przedsiębiorcom, lasom, rolnictwu. Patrząc jeszcze inaczej, Polska dziś „stepowieje". Można powiedzieć, że to taki nieprzyjemny element, ale coraz mniej jest wody w Polsce centralnej i na południu. W Wałbrzychu niektóre studnie są już suche. Ten program to ważny element. Przywracając żeglowność, tworzymy zbiorniki. Mamy ich wiele w planie. Są plany niemieckie, które pokazują, jak w latach 30. Niemcy chcieli pogłębiać Odrę. Takie plany są. Chcemy z nich też częściowo skorzystać. Studium pokaże całą

istotę rzeczy – zarówno ilość wody, to, gdzie mają być stopnie wodne, jak i oddziaływanie ekonomiczne, środowiskowe. Temu właśnie służy studium wykonalności, które, mam nadzieję, dla Odry będzie gotowe pod koniec 2018 r., a dla Wisły trochę później, może w 2019 r. lub w 2020 r. To tyle tak w skrócie.

Jeśli chodzi o E-70, to na odcinku od Włocławka do Gdańska jest wspólne, pokrywa się z E-40. Wiemy już na pewno, że w przyszłym roku będzie przetarg na wykop Projektuj i buduj, tego ważnego przekopu Mierzei Wiślanej. On Elblągowi i bezpieczeństwu naszego państwa da ważne korzyści. O to po prostu idzie. W trzeciej kolejności na pewno będziemy doprowadzać całą drogę E-70. W pierwszej kolejności są działania dotyczące E-40 od Gdańska do Warszawy oraz E-30, czyli odrzańska droga wodna.

Poseł Gabriela Lenartowicz (PO):

Przepraszam, czy mogłabym pytanie uzupełniające? Nie wiem, czy dobrze zrozumiałam. Rozumiem, że wsparcie – prosiłabym o potwierdzenie – ze strony samorządów i marszałków jest także wsparciem finansowym?

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Mam nadzieję. Tak deklarowali. Mamy pozytywne deklaracje dla wszystkich działań, które robimy, od wszystkich urzędów marszałkowskich.

Poseł Gabriela Lenartowicz (PO):

Oni mają świadomość, że są to także deklaracje finansowe?

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Robimy krok dalej przykładem województwa opolskiego, gdzie wojewoda bardzo się zaangażował. Na terenie Opola pogrupował wszystkie gminy. Jest podpisane takie *memorandum*. Chcemy iść tą drogą we wszystkich województwach. Tak samo urzędy marszałkowskie. W grupie roboczej przy naszym ministerstwie jest komitet, w którego skład wchodzą marszałkowie zarówno dla Wisły, jak i dla Odry. Tak samo inne instytucje samorządu. To jest program dla całej Polski. Chcemy w niego włączyć wszystkich, bo służy on wszystkim obywatelom.

Poseł Gabriela Lenartowicz (PO):

Drugie pytanie uzupełniające dotyczy wody. Rozumiem, że pan minister uważa, że na skutek tego programu, przez pogłębienie rzek i zbudowanie zbiorników, zwiększymy nasze zasoby wodne?

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dokładnie.

Poseł Gabriela Lenartowicz (PO):

Dziękuję.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Taka jest idea, patrząc z punktu widzenia bezpieczeństwa naszego państwa. Przypomnę dwie duże powodzie: w 1997 r. i 2010 r. Straty dla naszego państwa to ponad 42 000 000 tys. zł. Średnio rocznie licząc, to wychodzi w tym okresie 3 500 000 tys. zł. Stopień wodny liczony według starych obliczeń, bo dziś środowisko mówi, że stopień wodny na Wiśle to już prawie 2 200 000 tys. zł, szacujemy na 3 500 000 tys. zł. To są, jak mówię, wszystko szacunki. Można jednak powiedzieć, że średnio rocznie tracimy taki stopień wodny, kompleksowo z elektrowni. Nie stać nas na to, żeby nie podejmować działań. To są przede wszystkim działania związane z bezpieczeństwem. Jeżeli będą zbiorniki, na południu Polski i w innych miejscach, to nie będzie w przyszłości zagrożeń. Będziemy mieli bowiem możliwość sterowania tym wszystkim. A kiedy przychodzi lato i jest mniej opadów, będziemy mogli skorzystać z tych zasobów. Czwarta klasa, tzw. klasa międzynarodowa, mówi o tym, że jest wymóg, żeby przynajmniej przez 240 dni w roku utrzymać czwartą klasę. Musimy budować zbiorniki, żeby zasilić odrzańską drogę wodną. Na Wiśle tak samo będą budowane zbiorniki, by sprostać warunkowi, jakim jest czwarta klasa.

Przewodnicząca poseł Urszula Pasławska (PSL):

Panie ministrze, żebym dobrze zrozumiała – droga E-70, której program rewitalizacji jest przygotowany, będzie realizowana czy nie?

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Tak, tylko w pewnym czasie.

Przewodnicząca poseł Urszula Pasławska (PSL):

Jakim czasie?

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Mówimy o czasie do 2030 r. Podpisując, ratyfikując umowę AGN, rząd zobowiązuje się zrealizować to w pewnej perspektywie czasowej. Dlatego wszystkie te działania idą ku temu, żeby się przygotować – przez studium wykonalności, szukanie finansowania, właśnie to robimy, rozmowy międzynarodowe. Jak mówimy o Odrze, to...

Przewodnicząca poseł Urszula Pasławska (PSL):

Panie ministrze, zadałam proste pytanie. Rozumiem, że do 2030 r. planujecie państwo zrealizować rewitalizację drogi E-70. Dziękuję bardzo.

Prosimy jeszcze Ministerstwo Środowisko i Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej. Później poproszę państwa posłów o kolejne pytania.

Dyrektor Departamentu Zasobów Wodnych w MŚ Mateusz Balcerowicz:

Szanowna pani przewodnicząca, odpowiadając na pytanie pani poseł Lenartowicz, dotyczące projektów realizowanych w ramach projektu ochrony przeciwpowodziowej dorzecze Odry i Wisły, to ten projekt, jako projekt ochrony przeciwpowodziowej, ma cel dodatkowy w postaci klasy wodnej. W ramach tych środków, działania prowadzone są tak, by była to klasa trzecia, natomiast, żeby w przyszłości uniknąć blokowania osiągnięcia klasy czwartej. Chodzi o takie działania, które nie będą blokowały celu Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Zaangażowane są w to także środki europejskie, będące w obecnej perspektywie finansowej. To jest odpowiedź na pytanie pani poseł Lenartowicz.

Natomiast, jeśli chodzi o pytanie pani przewodniczącej, dotyczące „Pętli Mazurskiej", to jeżeli pani przewodnicząca by pozwoliła, udzielilibyśmy tej odpowiedzi na piśmie. W tej chwili nie jesteśmy w stanie sprawdzić szczegółowo, jaki jest stan realizacji tego konkretnego projektu, na jakim etapie jest jego przygotowanie. Jedyne, co możemy powiedzieć to, że nowe prawo wodne dopuszcza realizację tego projektu zarówno przez przyszłe Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, jak i na podstawie porozumienia przez jednostki samorządu terytorialnego, gdyby była taka wola.

Przewodnicząca poseł Urszula Pasławska (PSL):

Dobrze. Bardzo dziękuję. W takim razie proszę panią poseł Elżbietę Stępień.

Poseł Elżbieta Stępień (N):

Mam pytanie odnośnie do samego projektu. Chciałabym się dowiedzieć, jaki będzie koszt tego projektu i kto go będzie wykonywał. Ponadto, chciałabym się również dowiedzieć, czy wzięliście państwo pod uwagę, patrząc na perspektywę inwestycyjną, jaki jest całkowity koszt? Pan powiedział o tym, że szukacie inwestorów czy też, że poszukujecie środków. Zatem chciałabym się dowiedzieć, czy rozważyliście państwo również stopę zwrotu? W jakim okresie taka inwestycja miałaby się zwrócić i czy porównaliście taką inwestycję alternatywnie do dróg kolejowych i do dróg?

Ponadto, rozpatrzając pogłębianie dna rzeki Odry, wzięliście pod uwagę, dlaczego Niemcy zaprzestali tych prac? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Urszula Pasławska (PSL):

Czy są jeszcze jakieś pytania? W takim razie poproszę pana ministra o odpowiedź

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Jeśli chodzi o całkowity koszt, to na tym etapie mogliśmy go tylko szacować z różnych materiałów. Wychodzi ponad 70 000 000 tys. zł, jeśli chodzi o te trzy ważne drogi wodne, tj. E-30, E-40 i E-70, łącznie z kanałem śląskim. Jeśli chodzi o aktualne analizy, to oczy-

wiście robimy studium wykonalności. To są teraz już rzeczywiste koszty. Pani prof. Wojewódzka- Król na zlecenie firmy Energa, chcącej budować stopień wodny w Siarzewie, przeprowadziła badania. Wynika z nich wprost, że jeżeli dzisiaj zainwestowalibyśmy w Wisłę 30 000 000 tys. zł – taki jest koszt postawienia według wcześniejszych analiz, bo dzisiaj się okazuje, że stopnie wodne będą nawet tańsze – to, według pani Wojewódzkiej-Król, koszt całkowity pomiędzy Warszawą a Gdańskiem wyniósłby 30 000 000 tys. zł. Jakbyśmy dzisiaj to wyłożyli i wybudowali 9 stopni wodnych z elektrowniami, to wpływy od wszystkich efektów tego działania rocznie wynosiłyby 18 000 000 tys. zł. Można więc powiedzieć, że inwestycja zwraca się w ciągu dwóch lat. Wynika to z najświeższych badań pani Wojewódzkiej-Król.

Z badań pana prof. Plucińskiego przeprowadzonych na Odrze, w portach Świnoujście-Szczecin, wynika, że jest duże zapotrzebowanie na przedsiębiorstwa. Ponad 20 milionów ton towarów można rocznie odrzańską drogą wodną realizować. Wiadomo, że to wszystko jest w teorii, a kiedy przychodzi praktyka, to okazuje się, że może być drugie tyle. Widziałem w porcie Gdańsk, że masowo zaczynają być drogą morską dostarczane do Polski samochody. Chcemy, żeby dalej przesuwały się one drogami wodnymi. To jest przyszłość. To jest tani transport.

Poseł Elżbieta Stępień (N):

Nie jest tani. Panie ministrze, z całym szacunkiem.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Jak mówię, robimy aktualne analizy. Możemy się spierać, ale badania pani prof. Wojewódzkiej-Król mówią wyraźnie, że są wpływy, nie wprost do budżetu, ale w różnych działaniach. Robiąc to wszystko, dostarczamy wodę dla przemysłu, leśnictwa. Powodujemy niższe straty z tego tytułu. Takie są badania, możemy się nie zgadzać z tymi badaniami, ale pokazują one, że jest wpływ 18 000 000 tys. zł. Mogę dostarczyć materiały. Nie ma problemu.

Poseł Elżbieta Stępień (N):

Bardzo chętnie zapoznam się z tymi materiałami, jeżeli to możliwe. Przyznam jednak szczerze, że trudno mi jest ocenić rachunek ekonomiczny, gdybyśmy mieli analizować to w korelacji z dochodami, związanymi z wykorzystaniem dróg kolejowych czy transportu drogowego. Proszę mi wierzyć, że też dysponuję materiałami, z których jasno wynika, że transport rzeczny, przy corocznym utrzymaniu tej infrastruktury – proszę zauważyć, że nie jest to tylko i wyłącznie wybudowanie, ale coroczne utrzymanie całej infrastruktury – jest bardzo kosztowny.

Ponadto, jest jeszcze jeden aspekt. Wiem, że jesteście państwo Ministerstwem Środowiska, a nie Ministerstwem Ochrony Środowiska i nie uwzględniacie czegoś takiego jak właśnie ochrona środowiska, przede wszystkim dna rzeki. Tutaj też możemy się spierać, że przecież jeżeli będą sobie pływać promy, to one będą dotleniać rzeki, ale to nie jest prawda. Proszę jeszcze zwrócić uwagę na amerykańskie doniesienia medialne z ostatniego czasu. Wynika z nich, że wycofują się oni z tego rodzaju działań, czyli ingerencji ludzkiej w infrastrukturę rzeczną. Wręcz przeciwnie – chcą przywracać pierwotny kształt rzek, ponieważ płynie z tego więcej korzyści, a przede wszystkim zmniejsza się ryzyko poziomu powodziowego etc. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dziękuję za te pytania, bo jest to bardzo ważny głos w tym wszystkim. Prześlemy wszystkie materiały, bo edukacja jest bardzo ważną rzeczą. Mamy wiele materiałów, które mówią wręcz odwrotnie, że jeżeli dzisiaj nie robimy tego, czego nie robiliśmy przez 20, a może nawet i 30 lat, to widzimy, co się dzieje z Wisłą i Odrą. Po prostu dziczeją. Damy te materiały. Posiadamy liczne. Mamy dowody na to, że erozja następuje wtedy, kiedy się nic nie robi. Przykładem są Malczyce, które trwają już bardzo długo, bo mija już 20 lat. Uwzględniliśmy wszystkie tzw. działania ekologiczne. Są tak zwane przepławki. Dużym kosztem, ale robimy to. Można powiedzieć, że to tak jak projekt drogowy, który dzisiaj uwzględnia wszystkie aspekty. Mamy przecież przejścia dla zwierzyny. Powiem o lubuskim, w których na odcinku 30 km mamy 5 przejść dla zwierzyny. To samo chcemy

robić dla projektów transportu wodnego. Nikt nie chce doprowadzić do tego, żeby pogorszyć warunki środowiskowe. Wręcz przeciwnie, dzięki stopniom w Malczycach, uwzględniliśmy lęgi leśne, które powodują nawadnianie lasów. To są te pozytywne aspekty. Jak mówię, dostarczymy materiały.

Jeśli chodzi o kolej, to powiem tak: dyrektywa unijna mówi wprost, że do 2030 r. transport drogowy ma być przeniesiony w 30% na inny transport. Mówimy o transporcie kolejowym i wodnym. Do 2050 r. – musi byc 50%. Musimy to więc robić, bo sama kolej, z całym szacunkiem... Patrzę na to też w aspekcie odrzańskiej drogi, nadodrzanki, która była eksploatowana w latach 70., przebiegała przez lubuskie i jest dzisiaj zdewastowana przez ciągły transport węgla na Wybrzeże, do Świnoujścia i do Szczecina. Zostało to zdewastowane i dzisiaj się to odbudowuje. Dobrze, że powstają alternatywne drogi, takie jak droga wodna, która w eksploatacji naprawdę jest najtańszym środkiem na długich odcinkach, mówimy o 300 km – taki jest odcinek ze Śląska na Wybrzeże, do Świnoujścia. To jest zadanie, które naprawdę będzie sprzyjało naszej gospodarce. Taki jest trend. Nie słyszałem o amerykańskich doniesieniach. Chętnie pozyskam te materiały, a my dostarczamy państwu wszystkie nasze materiały i bardzo chętnie odpowiemy, bo trzeba przede wszystkim rozmawiać i pokazywać argumenty. To, co robimy, ma sens. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Urszula Pasławska (PSL):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Prosimy o przekazanie materiałów do Komisji. Komisja roześle je wszystkim członkom. Jeszcze pani poseł.

Poseł Elżbieta Stępień (N):

Nie uzyskałam informacji, jaki jest koszt tego projektu i kto go będzie wykonywał. Może pan to zawrzeć w tych materiałach, żeby nie przedłużać.

Przewodnicząca poseł Urszula Pasławska (PSL):

Chyba że na szybko pan minister odpowie.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Mówiłem już o koszcie całkowitym. Jeśli chodzi o odrzańską drogę wodną, to jest to 30 000 000 tys. zł. Jeśli chodzi o kanał śląski, to jest to...

Poseł Elżbieta Stępień (N):

Chodzi o koszt przygotowania projektu.

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Dzisiaj przygotowujemy studium wykonalności. Dopiero studium wykonalności pokaże nam, jakie będą rzeczywiste koszty. Na tym etapie nie mogę pani powiedzieć, ile. Szacuje się, że stopień wodny z elektrownią na Odrze to jest koszt w granicach 400 000 tys. zł. Mówimy o elektrowni i stopniu wodnym.

Jeśli chodzi o najnowszy projekt z Miniterstwa Środowiska na stopień wodny z elektrownią na Wiśle, to jest to koszt 2 200 000 tys. zł. To są najnowsze dane o finansowaniu. Jednak dopiero przetarg i Projektuj i buduj pokażą rzeczywisty koszt.

Przewodnicząca poseł Urszula Pasławska (PSL):

Pani poseł pytała o to, jaki jest koszt przygotowania dokumentacji. Jeżeli pan pamięta z głowy, to bardzo proszę, a jeżeli nie...

Sekretarz stanu w MGMiŻŚ Jerzy Materna:

Damy na piśmie. Jeżeli bowiem chodzi o studium wykonalności, to robimy je przy współpracy z portami Szczecin-Świnoujście w przypadku odrzańskiej drogi wodnej, a jeśli chodzi o studium wykonalności dla Wisły, to jest Port Gdańsk. Po przetargu dokładnie będziemy wiedzieli, jaka jest tego wartość, bo będą potencjalni wykonawcy i będziemy znali rzeczywistą cenę.

Przewodnicząca poseł Urszula Pasławska (PSL):

Jeżeli nie ma już pytań i uwag, to dziekuję bardzo, panie ministrze.

Zamykam posiedzenie Komisji.